



**T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ**

**DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
WORKING PAPER SERIES**

Tartışma Metinleri

WPS NO/ 139 / 2018-01

**İSTANBUL'DA OTOMOBİL HEGEMONYASINA KARŞI BİSİKLETİN ULAŞIM
ARACI OLARAK KULLANIMI: 2015-2016 YILI "CYCLIST TÜRKİYE"
BİSİKLET DERGİSİ İÇERİK ANALİZİ**

Ömer ER*

* eromer1903@gmail.com İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uygulamalı Sosyoloji
Yüksek Lisans Öğrencisi

Özet

Büyük kentlerde öncelikli ulaşım türü haline gelen otomobil odaklı ulaşım, fiziksel, sosyal, ekonomik ve ekolojik etkileri ile sürdürülemez hale gelmiştir. Otomobilin olumsuz etkilerinden en üst düzeyde etkilenen kentlerin başında gelen İstanbul'da bisikletli ulaşımın etkin bir ulaşım türü olarak kullanılabilmesi ve otomobil hegemonyasının kırılabilmesi için kamu otoritesi tarafından gerçekleştirilen planlar ve yatırımlar kadar önemli olan bir diğer nokta, toplumda bisikletin bir ulaşım aracı olarak kabul görmesi için gerekli bilincin, bisiklet kültürünün oluşturulabilmesidir.

Çalışmada, medyanın konu bağlamındaki etkilerinin araştırılabilmesi için çalışma objesi olarak seçilen "Cyclist Türkiye" dergisi, metin analizi yöntemi ile incelenmiştir. Dergide çevre, kentsel yapı, bisikletli ulaşım gibi konulara çok az yer verildiği görülmüştür. Dergide kullanılan dil ve verilen mesajlar bisikleti hızlı, karmaşık, pahalı bir spor ve gezi aracı olarak tanımlamaktadır. Dergide genel olarak bisiklet hakkında verilen bu türden mesajlar bisikleti belli sınıflara özgü elitist bir spor, eğlence ve prestij aracı olarak göstermekte, mesajlarla oluşturulan bilinç, bisikletin ekonomik ve çevreci bir ulaşım aracı olarak kullanılmasını zorlaştırmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Kent, Ulaşım, Otomobil, Bisiklet, İçerik Analizi*

Abstract

"The automobile intensive transport in larger cities became unsustainable due to its physical, social, economic and ecological effects. Istanbul is one of the cities which is affected by the negative effects of the cars most, and wide use of bicycles in the city along with cultural acceptance of it as legitimate transport method is as important as precautions and plans put into action by the public authority.

As study object "Cyclist Turkey" magazine was chosen and studied with text analysis method to observe the impact of media on the context. After the analysis of the texts in the magazine, it has been observed that bicycles are expected to have car features while environmental and bicycle travelling aspects are not mentioned enough. The language used and messages given between the lines define bicycles as quick, complicated, expensive sports and leisure tool. These messages portrait bicycles in general as an elite sport, entertainment and prestige tool accessible only to certain classes and makes it difficult to see the bicycles as cheap and environmentally friendly means of transportation."

Key words: *City, Transportation, Automobile, Bicycle, Content Analysis*

Giriş

Dünyadaki hemen hemen tüm metropoller otomobili merkeze koyan bir anlayışla şekillenmiş, kentsel mekân otomobile göre tasarlanmıştır. Otomobil odaklı ulaşım, kentsel mekânın yapılanmasında temel unsurlardan biri olmuştur. Otomobil odaklı ulaşımın, kentsel ulaşım imkânları bakımından toplumu şekillendirdiği, çevresel ve ekonomik etkileri bakımından tüm dünyada sürdürülemez hale geldiği söylenebilir.

İstanbul'da ve benzer kentlerde özellikle geçtiğimiz son elli yılda otomobil ve otomobil ekosisteminin büyüklüğü düşünüldüğünde otomobilin kente hâkim olduğu, kent otomobil hegemonyası altında bulunduğu söylenebilir. Kentlerin ve insanların otomobile olan güçlü ve artan bağımlılığı “otomobilleşme” olarak adlandırılabilir.

Dünya metropollerinin son yıllarda otomobilleşme kısır döngüsünden kurtarılmaya çalışıldığı, özellikle şehir merkezlerinde yayalaştırma, bisikletli ulaşım, hızlı ve konforlu toplu taşıma projelerine ağırlık verildiği görülmektedir.

Çalışmanın amacı, dünyada birçok kentte ulaşımın ana unsurlarından biri olan bisikletin neden İstanbul'da ulaşımında etkin bir araç olarak kullanılmadığının, bu noktada medyanın etkisinin ne yönde olduğunun anlaşılması, seçilen kaynaklarda bisiklete nasıl bakıldığının, bisikletin nerede konumlandırıldığının, bisiklete yüklenen anlamların neler olduğunun ve bu anlamların bisikletin kent içi ulaşımında etkin bir araç olarak kullanılmasındaki etkisinin ne yönde ve ne düzeyde olduğunun incelenmesidir.

Çalışma objesi olarak Cyclist Türkiye bisiklet dergisinin 2015-2016 yıllarına ait dört sayısı metin analizi yöntemiyle incelenmiştir.

Kentsel Ulaşım ve Otomobil Hegemonyası

Endüstri devrimi, şehirleri Avrupa'dan başlayarak büyük bir hızla değiştirmiştir. Teknolojik gelişmeler ve icatlar, üretim yapılarını, üretim ilişkilerini büyük bir hızla dönüştürmeye, tüm kurumları ve sosyal yapıları kökten ve hızlı bir şekilde değiştirmeye başlamıştır.

Kırsaldan kente nüfus hareketlerinin temel nedeni, savaş ve benzeri sebeplerle gerçekleşen göç hareketleri dışında genellikle ekonomiktir. Bu bakımdan kentleşme sanayileşme ile doğrudan bağlantılıdır.

Kapitalist ve sanayileşme bağlamında gelişmiş ülkelerde kent planlaması kuralları genellikle toplumsal sağlığı ve refahı yükseltmek için gereği gibi uygulanırken sanayileşmekte olan ülkeler veya gelişmekte olan ülkeler olarak sınıflanan ülkelerde bu planlar ve uygulamalar genellikle belirli güç odaklarının menfaatine çalışır. Sanayileşmiş ve gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkelerde farklı kentleşme süreçleri ve pratikleri görülmesinin nedenlerinden biri sanayileşme ve kentleşme hızının eş zamanlı ve planlı olarak gerçekleştirilememesidir. (Keleş, 1990, s. 62)

Plansız olarak yapılaşan, sanayileşen, hızlı ve yüksek miktarda göç alan kentler hızlı bir şekilde fiziksel olarak büyür ve yayılır. Bu şekilde gerçekleşen büyüme ve sanayileşme ulaşım araçlarını ve ihtiyaç duyulan ulaşımın hacmini artıracak, ev ile işyeri arasındaki mesafeler açılacak, şehir alanı bütünlüğünü kaybedecektir. (Tuna, 1987, s. 51) Kentler genişledikçe kent planları veya planlı kentler çok daha önemli hale gelmiştir.

Plansız ve hızlı büyüyen kentlerde genellikle yapı fonksiyonları ve ulaşım sistemi kısa ve orta vadeli ihtiyaçlara göre, bütüncül yapı düşünülmezsizin gelişigüzel şekilde gelişir. Gelişmekte olan ülkelerde yüksek maliyetli ve uzun kullanım ömürleri olan kent içi raylı sistem yatırımlarından daha çok minibüs, dolmuş, otobüs gibi geçici ve raylı sistemlerle kıyaslandığında verimsiz ulaşım türleri tercih edilir.

Kent planları üretim ve tüketim ilişkilerine göre yapılırken otomobil ve otomobil ekosisteminin yollar, otobanlar, otoparklar gibi bileşenleri planlamanın merkezinde yer almıştır. Kentsel alan, örümcek ağını andıran yollarla birbirine bağlanmış, kentler insanların üretim ve tüketim mekânlarına otomobille en hızlı gidecekleri şekilde, durmadan çalışan bir makine gibi yapılandırılmıştır. (Aruoba, 2000, s. 8-10)

Sanayi devriminin insanlık tarihini belki de en fazla etkileyen ürünü otomobil olmuştur. 20. yüzyıl boyunca otomobil ve bağlı endüstri kolları ulaşım tercihlerini, sosyoekonomik yapıları ve kenti şekillendiren başat unsurlardandır. Otomobil vadettiği özgürlük ve rahatlıkla insan hayatına girmiş, ulaşım sistemlerini, kentsel ve toplumsal yapıyı

etkilemiştir. “Otomobil merkezli ulaşım sistemi, tekil bir metanın hızla çoğalmasıyla birlikte gelişen toplumsal ve mekânsal sonuçların bir göstergesidir.” (Freund & Martin, 1996, s. 21)

Otomobil hegemonyasının kentlerdeki etkilerini gösteren en çarpıcı örneklerden biri Napoleon’un yetkilendirdiği Paris Valisi Haussmann tarafından Paris’in neredeyse yıkılıp tekrar yapılmasıdır. Paris’te bulvarlar ve yollar şehrin dolaşım sistemindeki atardamarları olarak tasarlanmıştır. Var olan trafik hızlanırken Haussmann’ın düşündüğünden çok daha yüksek bir noktaya çıkmıştır. “1850 ile 1870 arasında şehir merkezindeki nüfus (şehre yeni katılan banliyöler haricinde) yüzde 25 artarak 1.3 milyondan 1.65 milyona çıkarken şehir içi trafiği üç, dört kat artmıştı.” (Berman, 2013, s. 205-216) Bireylerin “yolcu” olarak düşünüldüğü bir diğer kent planı uygulaması Los Angeles’ta gerçekleştirilmiştir. Kent, sürücüler için yeniden düzenlenmiş, yapılan planlar ile sokaklar otoyola dönüşmüştür.

Günümüzde gelişmiş ülkelerde otomobil ve otomobil üretiminin merkezi konumu değişmiştir. Gelişmiş ülkelerin pazarları doyma noktasına gelmiş, pazarlar gelişmekte olan ülkelere kaydırılmıştır. Ekonomik sebeplerle beraber otomobil sisteminin toplumsal ve ekolojik maliyetleri de uzunca bir süredir gündemde ve tartışma konusudur.

Kentlerde oluşan yüksek otomobil bağımlılığı ulaşım için ayrılan kaynakların büyük oranda otomobile ayrılması ve diğer ulaşım yatırımlarının yapılmaması veya geciktirilmesi sonucunu doğurmaktadır. Kentsel mekânın insan yaşamı için normal yani otomobil için değil de insan için düzenlenmiş yapısına kavuşması için dengeli ve toplumun her kesiminin kaliteli ulaşımının sağlanabilmesi için gerekli olan sosyal olarak hakça dağılımın sağlanabildiği bir ulaşım sisteminin kurulması amaçlanmalıdır.

Alternatif Ulaşım Yöntemi Olarak İstanbul’da Bisikletli Ulaşım

Otomobil odaklı ulaşım sosyal, ekonomik ve ekolojik maliyetleri son derece yüksek bir ulaşım türüdür. Dünya Sağlık Örgütü’nün araştırmalarına göre metropollerin neredeyse tamamında hava kirliliği problemi mevcuttur. Ulaştırmadan kaynaklı emisyonların insan ve hayvan sağlığı üzerinde ciddi olumsuz etkileri vardır. 2013-2015 yılları arasında İstanbul’da yapılan bir çalışmada hava kirliliği ile solunum rahatsızlıkları sebebiyle

hastaneye kabul edilen hasta sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu sonucu elde edilmiştir. (Çapraz, Deniz, & Doğan, 2017, s. 544-550)

Kentlerde ulaşım planlaması, toplumun ulaşım ihtiyacını karşılamak, ulaşımın sosyal ve ekonomik verimliliğini en üst seviyeye taşımak, güvenlik, çevre, sağlık gibi konulardaki olumsuz etkilerini en aza indirme gibi ihtiyaçlar düşünülerek yapılmalıdır. Kısa mesafelerde yaya ve bisikletli ulaşım, uzun mesafelerde toplu taşıma ile ulaşımın sağlanabileceği bir sistem hedeflenmelidir. (Godefrooij, 2011)

İkinci Dünya Savaşı sonrası artan ülke geliri ile zenginleşen Hollanda'da 1950'lerde çok kısa sürede araç sahipliğinin artışı ve kent merkezlerinin bu yükü kaldıramaması söz konusu olmuştur. Otomobil için kent planlarının hazırlanması ve mevcut yapıların otomobil yolları ve otopark yapmak için radikal biçimde dönüşümü gerçekleştirilmiştir. 1973'de trafik kazalarında çoğu çocuk üç bin kişinin hayatını kaybetmesi sonucunda "çocuk ölümlerini durdurun" hareketi başlamıştır. Aynı yıl üç milyon aracın bulunduğu Hollanda'da yaşanan petrol krizinden sonra problemin yaşandığı kentlerde araç kullanımını azaltmaya yönelik, Pazar günleri trafiğe çıkmanın yasaklanması gibi tedbirler alınmış, halk bisiklete yönelmiş, daha sonra olumlu etkileri görüldükçe bisiklet altyapısına yatırım yapılmış, ülke hâlihazırda yaklaşık altı bin kilometre bisiklet yoluna sahip olmuştur. (Gürkan, 2017)

2017 yılı itibarıyla ulaşımında bisiklet kullanımı Avrupa Birliği'ne 513 milyar Euro'luk ekonomik katkı sağlamıştır. (www.habertürk.tv, 10.01.2017, 13:10)

Gelişmiş ülkelerin birçoğunda bisikletli ulaşım, istatistiklerde ulaşım türleri arasında yer almaktadır. Dünya'da ulaşımında bisiklet kullanımının en yaygın olduğu ülke olan Danimarka'da yolculukların yüzde 41'i bisikletli ve yaya olarak yapılmaktadır. Dünya bisiklet başkenti olarak bilinen Kopenhag'da bu oran 2010 yılında yapılan bir çalışmaya göre yüzde 35'tir.

Bisikletin Türkiye'de ilk defa görülmesi, 31 Ağustos 1885 tarihli Tarık Gazetesi'nin bir haberinden kaynaklandırılmaktadır. Amerikalı Mösyo Tomas Stefans bisiklet ile İstanbul'a gelip oradan Anadolu'ya devam etmiştir. (Akçura, 2003).

1913 Zabıta Talimatnamesinde geçen “velespit, bisiklet, el arabaları” için ruhsatiye vakası ve 1914 yılında Galata Köprüsü geçiş ücretleri arasına bisikletin de dâhil edilmesi bisikletin İstanbul’da ulaşım aracı olarak tanımlandığını göstermektedir. (Akçura, 2003).

Yine Akçura’nın aktarımına göre “İkinci Harb-ı Umumi sonrasında bisiklet bugünkü gibi sportif araç olmasının yanı sıra bir ihtiyaçtı. Çarşıya pazara bisikletle gidilir, fileler eve bisikletle taşınırdı.” Aktarılan ifadelerden ve diğer kaynaklardan anlaşılan bisikletin çok yaygın olmasa da İstanbul’da bilindiği, kısmen de ulaşım aracı olarak tanındığı ve kullanıldığıdır.

1950’lerde, Avrupa ile yakın zamanlarda bisikletin bilinirliği ve kullanımı söz konusuysen bisikletli ulaşımın geliştirilmesi bağlamında o tarihten bu yana çok fazla gelişme olmamıştır. O tarihlerde otomobilin kentte fazla yaygınlaşmamış olması, toplu taşıma imkânlarının sınırlılığı, hane halkı kısıtlı gelire sahip olması gibi sebeplerle bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanmasının söz konusu olduğunu göstermektedir. Aynı dönemde kenti otomobile hazırlayan planlarda bisikletin yer almaması belki de gelişmekte olan bir bisiklet kültürünün sekteye uğraması söz konusu olmuştur. Günümüzde bir bisiklet kenti olarak tahayyül edilemeyen İstanbul’da bir dönem bisikletli ulaşımın az da olsa söz konusu olduğunu bilmek bugün ulaşım problemlerinin kaynağı olan otomobilli ulaşım karşı bir seçenek olarak bisikletin varlığını düşünebilmek için umut vericidir.

Günümüzde İstanbul ulaşım istatistiklerinde bisikletli ulaşım bir başlık olarak bulunmamaktadır. “İstanbul Bisiklet Ana Planı çalışmalarını” yapan İSPARK’tan alınan bilgilere göre İstanbul’da hâlihazırda 117 km bisiklet yolu, 30 km paylaşımlı bisiklet yolu bulunmaktadır. 2023 yılına kadar 1050 km bisiklet yolu yapılması planlanmaktadır.

Cyclist Türkiye Bisiklet Dergisi İçerik Analizi

İçerik analizi, bir metinde, söylemde ilk bakışta görünen anlamından ayrı olarak bireyleri etkileyen örtük mesajların deşifre edilmesi için yapılan ikinci okuma olarak tanımlanabilir. Çalışmanın bir amacı mesajlarda gözlenen öğelerin, temaların farklı bakış açıları ve yöntemler ile yorumlanması ve temellendirilmesidir. İçerik analizinin çok farklı kullanım alanları bulunmaktadır. Çalışmada odaklanılacak alan “kitle iletişimlerinin toplum üzerindeki kültürel etkisinin araştırılmasıdır.” (Bilgin, 2014, s. 1-9)

Her iletişim bir amaç içerir. Özellikle medya yolu ile yapılan kitle iletişiminde genellikle bir ideoloji hâkimdir. Kitle iletişiminde ideoloji, söylem ve dil içerisinde gizlidir. Yapısalcı dilbilimci Levi Strauss, anlamı yapının ürettiğini ve yapıların da simgesel sistemler olduğunu söyler. “Özne, varlığını bile farkında olmadığı bir yapı tarafından inşa edilir; yapının ve bu yapıdaki dönüşümlerin nesnesidir.” (Sancar, 1997, s. 94-95)

Cyclist Türkiye dergisi, İngiltere, Avustralya ve Yeni Zelanda'dan sonra 2015 Mart ayından itibaren yayımlanan, aylık 10.000 adet basılan ve yaklaşık 7.000 adet satılan bir bisiklet dergisidir.

Derginin web sitesinde “Hakkımızda” kısmında amacı şu şekilde tanımlanmıştır:

“Bisikletin sportif, kültürel ve sektörel yanlarına değinilen dergi içeriğinde, tüm bisiklet disiplinlerine yer vermenin yanı sıra, şehirde bisiklet kullanımının özendirilmesine yönelik içerikler, sporcu sağlığı, beslenme, antrenman, yarışlardan bilgiler ve farkındalıkla ilgili paylaşımlara yer veriliyor.” (Cyclist Türkiye, Aralık 2015)

Metin analizleri web tabanlı bir okuma ve metin analiz uygulaması olan voyant-tools üzerinde çalışılmıştır. Metin analizinde en temel teknik olan frekans analizi tekniği, öğelerin (konu ile ilgili seçilen anahtar kelimelerin) metinde görülme sıklığını ortaya koymaktadır. Analizde, anahtar sözcüklerin sayılması ve sıralanması metindeki iletişimin ana temalarının belirlenmesini sağlar. (Bilgin, 2014, s. 18)

Kelimeler bağlamları değerlendirilerek konu özelinde Tablo 1’de kategorilendirilmiştir. Kategorilendirilme neticesinde en fazla kelime hız-mücadele-yarış kategorisinde yer almaktadır.

İkinci sırada sektör-tüketim-tarz kategorisi, daha sonra spor-beden-fit olma ve doğa-gezi-ulaşım kategorileri yer almaktadır.

Tablo 1: Seçili Temalar ve Kelime Frekansları

Hız, mücadele, yarış		Sektör, tüketim, tarz		Spor, beden, fit		Doğa, gezi, ulaşım	
Kelime	Sıklık	Kelime	Sıklık	Kelime	Sıklık	Kelime	Sıklık
Yarış	504	Takım	245	Spor	193	Şehir	67
Güç	250	Yeni	196	Sporcu	111	Trafik	38
Hız	235	Farklı	130	Vücut	70	Doğa	33
Yüksek	172	Eski	53	Fit	24	Ulaşım	24
Antrenman	165	Giyim	49	Efor	17		
Zor	137	Organizasyon	38				
Yarışçı	122	Teknoloji	29				
Profesyonel	102	Kıyafet	20				
Başarı	64	Şık	11				
Teknik	54						
Zirve	48						
Amatör	22						
Aerodinamik	13						
Toplam	1888		771		415		162

Konuların içeriklerine göre sınıflandırma yapıldığında nicelik olarak en fazla işlenen konular yurtdışı turlar ve bu turlar için yapılacak hazırlıklar ve edinilmesi gereken ekipman konularıdır. Sayfa hacmi olarak seçilen dört sayının %23,66'sını yurtdışı turlar oluşturmaktadır. Görsellerin de %15,26'sı yine yurtdışı tur görselleridir. Yurtdışı turlar, özellikle bisiklet turları ciddi para ve zaman gerektiren aktivitelerdir. Yurtdışı bisiklet turlarının en fazla işlenen konular olması bisikletin gezi, tur fonksiyonuna vurgu yapmakta, bisikletin birincil fonksiyonunun oldukça pahalı, dayanıklılık ve hazırlık gerektiren bir iş olduğunu göstermektedir.

İçerik grupları ayrı ayrı kategorilendirilirken yarış ve performans sürüşlerinin içerikleri toplamı %24'tür. Bu bölümde yoğunlukla yurtdışı tur yarışlar olmak üzere yurt içi yarışlar ile beraber performans arttırmaya yönelik sürüş ve aktiviteler yer almaktadır. Bu bölümlerde genel olarak bisiklet, yarış aleti bisikletçi de diğer bisikletçilerle ve yol şartları ile mücadele eden fit bir sporcu olarak tanımlanmaktadır.

Derginin diğer bölümlerinde bisiklet sürüşü için gereken fiziksel duruma sahip olmanın yolları %11 içerik oranı ile ünlü sporcu röportajları ile ve %4,5 içerik oranı ile popüler,

ünlü dizi karakterleri ile yapılan röportajlar ile verilmektedir. Kategori yoğunluk tablosunun sonlarında ise %0,95 hacimler bisiklet tarihi, %0,6 ile çeşitli sosyal çalışmalar, %1,26 hacimle haberler ve festivaller gibi bölümler yer almaktadır.

Tablo.1’de frekansı en yüksek kelimelerin oluşturduğu kategori “hız-mücadele-yarış” kategorisidir. Bu kategoride en fazla tekrarlanan kelimeler: yarış, güç, hız gibi kelimelerdir. Metinlerin tamamında anlamlı kabul edilen bu kelimeler mesajların büyük oranda bu kategori bağlamında verildiğini göstermektedir.

Seçilen metinlerde bisiklet hız bağlamında betimlenmiş, diğer bisikletçiler rekabet “rakipleri ezmek” olumlanan değerler olarak görülmektedir. Rüzgâr, füze, gibi metaforlar kullanılarak bisikletin ne kadar hızlı olması gerektiği abartılı olarak vurgulanmıştır. “Güç” yüceltilirken “bedenin zayıf olması” aşağılanan bir durum olarak belirtilmiştir. “Hız-mücadele-yarış” kategorisinde, bisiklet hız üretmeye yarayan bir araç, sürücüsü ise kaslı, güçlü, teknik yeterliliği yüksek, mücadelecisi biri olarak betimlenmiştir.

İkinci en yüksek frekanslı kategori olan “sektör-tüketim-tarz” kategorisinde tekrarı en yüksek kelimeler: takım, yeni, farklı, kıyafet, şık gibi kelimelerdir. Kelimelerin geçtiği metinlerde “tarz görünmek” şık olmak için ürün tavsiyeleri verilmektedir. Bisiklet sürücüsünün nasıl görünmesi gerektiği tanımlanmakta, daha şık bir görünüme sahip olabilmek için öneriler sunulmaktadır.

Metinlerde, “stil giyinmek”, “muhteşem görünmek”, “havalı görünmek” gibi ifadelerle bisikletçinin nasıl görünmesi gerektiği ve bunu nasıl sağlayacağı hakkında tavsiyeler yer almakta, bir bisiklet modası yaratılmaya çalışılmaktadır. Farklı hava ve yol şartları için farklı bisikletlere ihtiyaç bulunduğu belirtilmektedir. Bisikletin ve kıyafetin kullanım şartlarına uygun, şık, iyi görünen ürünler olması gerekliliği vurgulanmaktadır.

Üçüncü kategori, spor, sporcu, fit, vücut gibi kelimelerin bulunduğu “spor-beden-fit olma” kategorisidir. Bu kategoride bisiklet sürüşü için ideal beden formu tanımlanmaktadır. İdeal form için alınacak spor eğitimleri, spor sırasında tüketilecek besinler ve içerikte reklamları da bulunan protein takviyeleri gibi ürünler vurgulanmaktadır. Bu tavsiyelerin amatör ya da profesyonel, her bisikletçi için gerekli olduğu belirtilmektedir.

Dördüncü kategori olan “doğa-gezi-ulaşım” kategorisinde seçili kelimeler, şehir, trafik, doğa, ulaşım kelimeleridir. Metinlerde sıkça verilen fikir “kentin kaosundan kaçmak” temelindedir. Bisiklet doğa içerisinde, yurt içi, yurt dışı gezilerde resmedilmektedir. Ulaşım kelimesi metinlerde incelenen konu bağlamında bisiklet ile ilgili problemler, bisikletli ulaşım bağlamında kullanılmıştır. Ulaşım ve trafik kelimelerinin tüm kategorilerde, frekansı hesaplanan kelimeler arasındaki oranı %2’dir.

Sonuç

Günümüz ulaşım sisteminin temel unsuru olan otomobil yalnızca kentleri kendine göre biçimlendirmekle kalmayıp günlük yaşam pratiklerini, düşünce ve inanç sistemlerini de etkilemiştir. Otomobilin kent hayatında bulunduğu yer ve alışılmışlığı, otomobil ve oluşturduğu ekosistemin meydana getirdiği olumsuzlukları sorgulamayı güçleştirmektedir. (Freund & Martin, 1996)

İdeolojiyi sağlamlaştıran, söylem ve dil yaşamın her alanında özellikle medyada hâkim ve insanların yaşamlarını kuşatmış durumdadır. Barthes'in ideoloji tanımına göre dil, ideolojiyi doğallaştırmakta, egemen sistemin çıkarları ile bağdaştırmaktadır. (Sancar, 1997, s. 100)

Bisikletli ulaşımın alternatif bir ulaşım türü olabilmesi için yasal düzenlemeler, fiziksel imalatlar ve uygulamalar kadar önemli diğer husus bisikletin toplumun tüm kesimleri tarafından kabul görmesi, kentsel alanda günlük ulaşım aracı olarak yer bulmasıdır. Bu kabulün gerekliliklerinden biri de hâkim kapitalist ideolojinin en önemli taşıyıcılarından biri olan otomobil hegemonyasının kırılması, bu yapı çerçevesinde tanımlanmış gerçekliğin değiştirilebilmesi ile ilgilidir.

Bakanlıkların, yerel yönetimlerin, grup ve derneklerin ihtiyaç duyulan dönüşüm için fikirleri ve çalışmaları bulunmakta ve çeşitli çalışmalarda sunulmaktadır. Mevcut durum incelendiğinde ya çabaların yetersiz olduğu ya da uygulamaların doğru yapılmadığı anlaşılmaktadır. İstanbul'da mevcut bisiklet paylaşım sistemlerinin sadece sahil şeritlerinde bulunması bisikletin hâlihazırda rekreasyon amaçlı olarak düşünüldüğü izlenimi vermektedir.

Bisikletli ulaşım sistemi için planlar ve fiziksel düzenlemeler kadar belki daha da önemli olan toplumsal talebin uyarılmasıdır. Bu konuda da en önemli konu, kitlesel etkileri ile medyanın tutumudur. Çalışmanın objesi ve küresel bir medya kuruluşu yayını olan Cyclist Türkiye dergisinin üzerinde çalışılan konu bağlamında İstanbul'da ulaşım alternatifi olarak bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması amacına ve bu amaç için oluşturulması gereken bisiklet kültürüne çok fazla olumlu katkısı olmadığı çalışma üzerine yapılacak en yalın yorumdur.

Görünen tanım ve derginin mesajlarından biri bisikleti kent yaşamına sokmak, bisiklet kültürü oluşturmak, bisikleti toplumsal ve kamusal fayda için ulaşımda kullanılabilir kılmaktır. Örtülü mesajlar ise çoğunlukla bunun aksine bisikleti elitist, belli gelir durumunun üzerindeki bir zümre tarafından spor ve gezi gibi diğer amaçlar için kullanılan fit, çekici bir bedene sahip olma aracı, kentten kaçış ve hafta sonu etkinliği olarak sunmaktadır.

Bir anlamda bisikletin spor kimliği üzerinden, dergide “bisiklet kültürü” olarak geçen dar bir kitle kültürü inşa edilmesi süreci söz konusudur. Bu inşa süreci popüler sporcular ve genç dizi oyuncularını üzerinden de gerçekleştirilmektedir. “Popülerin yaratılmasında, diğer popülerler kullanılır: popüler spor; popüler sporcu ve sanatçılar; popüler edilen fikirler ve ideolojiler; popülerleştirilmiş anneler ve kaynanalar; popüler televizyon ve televizyon programları; popüler magazin ve dergi kahramanları ve elbette zaman ve dil sınırlarını aşan popülerlerin en popülerleri seks ve seksüel umutlar.” (Erdoğan, 1999, s. 22)

Dergideki temalar ve iletilen mesajlar, hız, güç, tarz görünme, en yenisine ve en iyisine sahip olma gibi otomobil reklamlarında da vaat edilen mesajlarla benzer içeriktedir. Bunun yanında kapitalizmin spor üzerinden uyguladığı beden politikalarının varlığı da yoğun olarak görülmektedir. Bisikletin kitlesel bir ulaşım aracı olabilmesinin sağlanabilmesi için ulaşım aracı olarak tanımlanması ve tanıtılması, bisikletin ulaşım aracı kimliğinin ön plana çıkarılmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

Bisikletin medyada ve toplumsal hayatta spor veya eğlence aracı kimliği ön plana çıkarılması, “halkın ulaşım aracı” kimliği sadece raporlarda, planlarda ve sempozyumlarda işlenmesi durumunda bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılması güçleşecektir. Bugün bisiklet ülkeleri olarak bilinen ülkelerde de benzer süreçlerin yaşandığı bilinmektedir.

“1800’lü yılların sonlarından itibaren gezegeni bir uçtan diğer uca kat eden ‘bisiklet devrimi’ sanayileşmiş ülkelerde herkesi bisikletli hale getirmiş, beraberinde işçi sınıfını ve kadınları özgürleştirmiştir. Bu dönemde birçok ülkede kurulan bisiklet dernekleri, bisiklet kültürünün güçlü ve etkili destekçileri olmuştur. Bisikletin hızlı ve baskın bir şekilde spora dönüşmesiyle bu dernekler bisiklet sporu dernekleriyle yarışmak zorunda kalmış, hatta bisiklete binmenin toplumsal bir faaliyet olarak görüldüğü Hollanda’da bisiklet kültürünü korumak amacıyla bisiklet yarışları durdurulmuştur.” (yesilaski.com, 2015)

Hollanda'daki uygulama da çalışmada ortaya koyulan, bisikletli ulaşım kültürünün yaygınlaşmamasının nedenlerinden birinin, hâkim kapitalist ideoloji tarafından bisiklete biçilmeye çalışılan rol ile ilişkili olduğunu göstermektedir.

Ulaşım sistemleri içerisinde bisikletli ulaşımın da yer bulduğu bir yapıya geçiş, oluşacak bireysel ve toplumsal; ekonomik, çevresel ve sosyal faydaları ile sosyal bir ilerleme olacaktır. Bisikletin kentin ulaşım araçlarından biri olabilmesi, ulaşım odaklı bisiklet kültürünün oluşturulabilmesi için bisiklete kent ulaşımında yer verilmeli ve bu yönde sosyal sorumluluk projeleri ve bilinçlendirici uygulamalar yapılmalıdır.

Kaynakça

- Aruoba, O. (2000). Nesi Auto, Nesi Mobile. Y. K. Yayınları içinde, Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Berman, M. (2013). Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Bilgin, N. (2014). Sosyal Bilimlerde İçerik Analizi: Teknikler ve Örnek Çalışmalar. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Çapraz, Ö., Deniz, A., & Doğan, N. (2017, 08). Effects of air pollution on respiratory hospital admissions in İstanbul, Turkey, 2013 to 2015. Chemosphere, s. 544-550.
- Erdoğan, İ. (1999). Popüler Kültür: Kültür Alanında Egemenlik ve Mücadele. N. Güngör içinde, Popüler Kültür ve İktidar (s. 22). Ankara: Vadi Yayınları.
- Freund, P., & Martin, G. (1996). Otomobilin Ekolojisi. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Godefrooij, T. (2011, 4 7). Uluslararası Sürdürülebilir Ulaşım Sempozyumu: Bisiklet, Sürdürülebilir Ulaşımın Önemli Bir Parçası. Kocaeli, Türkiye. www.slideshare.net. adresinden alındı
- Güngör, B. (2012, Temmuz). Sürdürülebilir Ulaşım Politikaları Kapsamında İnsan Odaklı Entegre Ulaşım Yöntemi Sakarya Kenti Örneği. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gürkan, M. (2017, Aralık 29). <https://gaiadergi.com>. [giadergi.com](https://gaiadergi.com): <https://gaiadergi.com/10-maddede-hollanda-nasil-bir-bisiklet-ulkesi-oldu/> adresinden alındı
- Keleş, R. (1990). Kentleşme Politikası. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Sancar, S. (1997). İdeolojinin Serüveni Yanlış Bilinç ve Hegemonyadan Söyleme. Ankara: İmge Kitabevi.
- Tuna, K. (1987). Şehirlerin Ortaya Çıkış ve Yaygınlaşması Üzerine Sosyolojik Bir Deneme. Doçentlik Tezi. İSTANBUL: Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- yesilaski.com. (2015, 11). Bisiklet Kullanımı ve Topoğrafya İlişkisi. [yesilaski.com](http://www.yesilaski.com/bisiklet-kullanimi-ve-topografya-iliskisi.html): <http://www.yesilaski.com/bisiklet-kullanimi-ve-topografya-iliskisi.html> adresinden alındı